ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—1955, 1956 ಮತ್ತು 1957 ರ ರಿಕಾರ್ಡುಗಳು ಪೆಂಡಿಂಗ್ ಇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅಷ್ಟು ತಡವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಯಶೋಧರ ದಾಸಪ್ಪ.—ಕೆಲವು ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ಅಲ್ಲೇ ನಮೂದಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಆಫೀಸರುಗಳಿಂದ ತಡ ಆಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಜಮೀನುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ನಿಧಾನವಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ಕ್ರಮಸಂಖ್ಯೆ 20—ಹಾಸನಟಾನ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ರಿಕಾರ್ಡು ಎಷ್ಟು ಸಾರಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ರೆವೆನ್ಯೂ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರಿಗೂ ಹೋಗಿ ಬಂದಿದೆ, ಸ್ವಾಮಿ ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಯಶೋಧರ ದಾಸಪ್ಪ.—ಎಷ್ಟು ಸಲ ಎಂದು ಅಲ್ಲ. ಯಾವ ರಿಕಾರ್ಡು ಇದೆಯೋ ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸ್ಥಳೀಯ ತೊಂದರೆಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಅದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ತಹಸೀಲ್ದಾರರು ಎಷ್ಟು ಸಾರಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳಿಸಿದ್ದರು ಮತ್ತು ಎಷ್ಟು ಸಾರಿ ಪುನಃ ಅವರಿಗೇ ವಾಪಸು ಕಳಿಸಲಾಯಿತು ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಯಶೋಧರ ದಾಸಪ್ಪ.—ಅದು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ವಿ. ಗೌಡ.—66 ಕೇಸುಗಳನ್ನೂ ಅಕ್ಸೆಪ್ಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಆ ಜಮೀನುಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಅಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ತಾವು ಒದಗಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರೋ ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಯಶೋಧರ ದಾಸಪ್ಪ.—ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಹಣವನ್ನು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷವೂ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹಣದ ಅಭಾವದಿಂದ ತಡವಾಗಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಆರ್. ಕೇಶವಮೂರ್ತಿ.—ಹರಿಜನರು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಕ್ಯೂಜಿಷನ್ ಕೇಳಿದರೆ ಬಾಕಿಯವರೆಲ್ಲ ಒಟ್ಟಿಗೆ ಸೇರಿ ರಿಕಾರ್ಡನ್ನು ಮೂಲೆಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿ ಮಹಜರನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬರೆಯುವಾಗ ಅದನ್ನು ತಮಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬರೆಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರ ಪರಿಹಾರಕ್ಕೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇದ್ದೀರಿ ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಯಶೋಧರ ದಾಸಪ್ಪ.—ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವೇ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮಿಷನರನ್ನು ಚೇರ್ಮನ್ ಆಗಿ ಮಾಡಿ 66 ಕೇಸುಗಳ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಡೆಯಿಂದ ತಡವಾಗಿವೆಯೇ, ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ತಡವಾಗಿದೆ, ಏನು ತೊಂದರೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಅವನ್ನೆಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಈಗ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ಈಗಿರತಕ್ಕ ಪೆಂಡಿಂಗ್ ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ಮುಂಜೂರು ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿಸುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಯಶೋಧರ ದಾಸಪ್ಪ.—ಅದನ್ನು ಈಗ ತಾನೆ ಹೇಳಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಗಾಂಜಿ ವೀರಪ್ಪ.—ಹರಿಜನರ ಮನೆ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಅಕ್ಯೂಜರ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಜಮೀನಿಗೆ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಪಂಚಾಯಿತಿಯವರು ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೋ ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೋ ?

ಶ್ರೀಮತಿ ಯಶೋಧರ ದಾಸಪ್ಪ.—ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ.

Sri B. H. LAKSHMANIAH.—I put Question No. 647.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ತಮಗೆ ಆಥರೈಸೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೋ ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಸ್ವಾಮಿ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಆ ಕಾಗದವನ್ನು ನನಗೆ ಕಳಿಸಿಕೊಡಿ. ತಾವು ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಾಕಬಹುದು.

Cost of Operation in respect of all routes taken over by the Mysore State Road Transport Corporation during 1960 to 1963.

*Q.—647. Sri B. H. LAKSHMANIAH (Belur) [on behalf of SRI J. L. KABADI (Baradol)].—

Will the Government be pleased to state :—

(*a*) the actual cost of operation in respect of all routes taken over by the M. S. R. T. C., during the years 1960 to 1963 (up-to-date (Divisionwise details on each route may be furnished) ;

(*b*) the investment made on each Division during the said period ;
(*c*) the net profit earned by each Division during the said period ?

A.—Sri D. DEVARAJ URS (Minister for Labour, Housing and Transport).—

(*a*) As the routewise accounts are not maintained by the Mysore State Road Transport Corporation, the cost of operations in respect of each route taken over by the Mysore State Road Transport Corporation cannot be furnished.

(*b*) The Divisionwise investment as on 31st March during the three years is furnished below :—

Division	Total investment in fixed assets (Rs. in lakhs)		
	31-3-1961	31-3-1962	31-3-1963
B. T. S. ...	116·35	125·51	139·57
Bangalore ...	162·01	128·76	125·77
Gulbarga ...	81·09	82·13	87·87
Bijapur ...	103.15	96·93	105·47
Belgaum ...	111·16	129·76	136·65
Hubli ...	129·24	143·62	164·66
Hassan ...	...	80·76	70·55
Mysore ...	2·69	67·52	76·12

(*c*) The net profit/loss [Provisional] earned by each Division during the said period is as follows :—

Division	Net Margin earned (Rs. in lakhs)		
	1960-61	1961-62	1962-63
B. T. S. ...	— 4.57	—10.26	— 22.93
Bangalore ...	— 3.95	— 3.24	+ 3.49
Gulbarga ...	+12.23	+12.05	+ 2.97
Bijapur ...	+11.23	+11.65	+12.65
Belgaum ...	+28.31	+21.88	+16.72
Hubli ...	+16.63	+16.05	+16.85
Hassan ...	...	- 2.59*	- 3.53
Mysore ...	...	+ 0.82†	+ 1.22

*Hassan Division was started with effect from 26th October 1961.

†Mysore Division was started with effect from 5th May 1962.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಆದಮೇಲೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಮತ್ತು ಹಾಸನ, ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು, ಸ್ವಾಮಿ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್ನುಗಳು ಹೊಸದಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದುವು. ಬೆಂಗಳೂರು ಡಿವಿಜನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಮನಾಪಲ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ನಾನ್-ಮನಾಪಲ ಮಾರ್ಗಗಳು ಎಂದು ಇವೆ. ಮನಾಪಲ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೂರನೆಯ ಎರಡು ಭಾಗ ಹಿದ್ದರೆ ನಾನ್-ಮನಾಪಲ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೂರನೆಯ ಒಂದು ಭಾಗವಿದೆ. ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಡಿವಿಜನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಿದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ನ್ಯೂನತೆಗಳಿರುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮ ಕೆಲಸಗಾರರು ಕೂಡ ಅದಕ್ಕೆ ಹೊಸಬರು. ಸಾಕಷ್ಟು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವುದು, ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗಳಿಲ್ಲದೆ ಇರುವುದು ಈ ಎಲ್ಲದರಿಂದ ನಷ್ಟವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. 1962-63ನೆಯ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಡಿವಿಜನ್ನುಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಆದಾಯ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಶುರುವಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ಬೆಂಗಳೂರು ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್.ನಲ್ಲಿ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿಯೂ ನಷ್ಟವಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲವು special features ಇವೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ peak hour ಮತ್ತು ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವ ಕಾಲ ಎಂದು ಏನಿದೆ ಆ ಎರಡು ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಒಂದೇ ಸಮನೆ ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಟ ಮಾಡಿದರೂ ಅವುಗಳಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವುದೂ ಒಂದು ಕಾರಣ. ಎರಡನೆಯದು ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಸಂಸ್ಥೆ ಹಿಂದೆ ಖಾಸಗಿಯವರದಾಗಿದ್ದಾಗ ಎಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತೋ ಆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯೇ ಈಗ ಸುಮಾರು 280 ಬಸ್ಸುಗಳಿದ್ದಾಗ್ಗೂ ಒಂದೇ ಕತೆಯಿಂದ ಹೊರಡತಕ್ಕ ಮತ್ತು ನಿಲ್ಲತಕ್ಕ ಜಾಗ ಮೊದಲು ಎಷ್ಟಿತ್ತು ಈಗಲೂ ಅಷ್ಟೇ ಇದೆ. ನಗರದ ನಾನಾ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಎಂದರೆ ಹತ್ತು ಮೈಲಿ ಎರಡು ಟ್ರಿಪ್ ಮಾಡಿ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಡೆಡ್ ಮೈಲೇಜ್ ಎಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಲ್ಲದೆ ಖಾಲಿ ಬಸ್ಸು ಓಡತಕ್ಕ ಮೈಲಿ ದಿವಸಕ್ಕೆ 3,000 ಆಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ 25 ನಯೇ ಪೈಸೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ 7-8 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೂ ವರ್ಷೇ ವರ್ಷೇ ಖರ್ಚು ಬೀಳುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಈಗ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ನಗರದ ನಾಲ್ಕಾರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೆಲವು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಬಹುಶಃ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್.ನಲ್ಲಿ ಆದಾಯ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೂ ಈಗಿರತಕ್ಕ ನಷ್ಟವನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತಿರಬೇಕಾದರೆ ಲಾಭ ಬರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಒದಗಿಸುವುದಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಬರುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶಿವಪ್ಪ.—ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಫ್ಯಾಸಿಲಿಟೀಸ್ ಅವಶ್ಯಕ ಪೂರೈಕೆ ಮಾಡದೆ ಆತುರ ಆತುರವಾಗಿ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದು ಹೇರಳ ನಷ್ಟವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ ಅಲ್ಲವೇ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಫ್ಯಾಸಿಲಿಟೀಸ್ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಉತ್ತರ (ಎ) ನಲ್ಲಿ ರೂಟ್‌ವೈಜ ಲೆಕ್ಕ ಇಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಹಾಗಾದರೆ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಯಾವ ಮಾರ್ಗ ಅನುಸರಿಸುತ್ತೀರಿ ?

Sri D. DEVARAJ URS.—There is a difference between 'not maintaining' and 'cannot be maintained'. So far, they have not been maintained. I am insisting and the accounts are being maintained now.

Sri G. V. GOWDA.—May I know whether this net profit has been arrived at after making provision for payment of depreciation charges, and if so, what is the percentage and what is the percentage of profit after making provision for payment of interest on capital investment and after payment of taxes due ?

Sri D. DEVARAJ URS.—All this information I have furnished through the note I have submitted to the Hon'ble Members. If the Hon'ble Member wants me to repeat, I don't mind.

Sri G. V. GOWDA.—I want to know whether provision has been made for the payment of taxes due.

Sri D. DEVARAJ URS.—This net profit has been arrived at after taking all possible expenditure into account including taxes, and the depreciation is nearly 17 per cent. We are paying 6 per cent by way of interest.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎಂ. ಸಿದ್ದಯ್ಯ.—ಉತ್ತರ (ಸಿ) ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ 1961-62 ಮತ್ತು 1962-63 ಈ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹಾಸನ ಡಿವಿಜನ್ನಿನಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ?

Sri D. DEVARAJ URS.—If you take the overall picture, during the year 1962-63 the Corporation had to incur, all of a sudden, an expenditure of Rs. 86 lakhs over the previous expenditure of 1961-62. This increased expenditure had to be met because of the passenger tax that was levied in the year 1961 and which had to be paid during the year 1962-63. If that expenditure had not been there, even in the Hassan Division, there would have been a little profit.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಡಿ. ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪ.—ನೂರಾರು ಮೈಲಿ ದೂರ ಹೋಗತಕ್ಕ ಥ್ರೂ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಟನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಮೀಪದಲ್ಲಿಯೇ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಚೆಕ್ ಮಾಡತಕ್ಕವರು ಯಾರು ? ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಸಾವಿರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ಸಂಚಾರ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆ ಎಲ್ಲಿಯೋ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಬಹುದು. ಪ್ರತಿಯೊಂದೂ ಪರ್ಫೆಕ್ಟ್ ಆಗಿರಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ಮೊದಲನೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಹಾನಿಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್ಸ್ ರನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ್ಗೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿತ್ತು. ನ್ಯಾಷನಲೈಜ್ ಆದಮೇಲೆ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಹಿಂದಿನಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಲ್ಲವೇ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಲಾಭವಾಗುತ್ತಿತ್ತೋ, ಹಾನಿಯಾಗುತ್ತಿತ್ತೋ ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಆ ವಿವರವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಬಹುಶಃ ಅವರಲ್ಲಿ ನೂರಕ್ಕೆ ಎಪ್ಪತ್ತೈದು ಜನ ಪಾಪರ್ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶಿವಪ್ಪ.—ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ಅತುರ ಅತುರವಾಗಿ ಮನಾಪಲು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಬಲವಾದ ಕಾರಣವೇನು ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಮಾಡಿಕೊಂಡದ್ದಾಯಿತು. ಈಗ ಫಾಯಿದೆ ಬರುತ್ತಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶಿವಪ್ಪ.—ಹೊಸದಾಗಿ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಹಾರ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷ ಲಾಭ ಬರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಹಾಸನದಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಹಾಸನದಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಬಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾಗ್ಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಮನಾಪಲು, ನಾನ್ ಮನಾಪಲು ಎರಡೂ ಜೊತೆಗೆ ಇರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು. ಇದಲ್ಲದೆ ಈಗಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಂಥ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಲು ಆಗಿಲ್ಲ. ನ್ಯಾಷನಲೈಜ್ ಮಾಡಿದ್ದು ಕೋರ್ಟ್ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಕೊಂಡು ಸುಮಾರು ಎರಡು ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಇದು ಆಗುತ್ತದೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದ್ದಿತು. ಆದುದರಿಂದ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಲು ಅಡಚಣೆಯಾಯಿತು.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎಂ. ಸಿದ್ದಯ್ಯ.—ಉತ್ತರ (ಸಿ) ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಮತ್ತು ಹಾಸನದಲ್ಲಿ ಲಾಸ್ ಬಂದಿದೆ ; ಆದರೆ ಇಂಟಗ್ರೇಟೆಡ್ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಬರುವುದಕ್ಕೂ, ಹಳೇ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಹಾನಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೂ ಕಾರಣವೇನು ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1936ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು. ಅದು ಆಗಿನಿಂದ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಬೊಂಬಾಯಿ-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1945–46ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರು. ಇಷ್ಟು ವರ್ಷಗಳಾದ ಮೇಲೆ ಒಂದು ಸುವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳು ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಷ್ಟವಿಲ್ಲದೆ ಫಾಯದೆ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಅಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಜ್ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನಾನ್-ಮನಾಪಲ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್ಸ್ ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಳೇ ಮೈಸೂರಿನ್ನ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮನಾಪಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಕಡೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಈಗ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅಡಚಣೆಗಳ ಮೂಲಕ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಸಭೆಗೆ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕುಂದೂರು ರುದ್ರಪ್ಪ.—ಸರ್ವಿಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಂದು ಬಂದಿರುವುದು ನಾಳೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿದಿನ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಸ್ವಾಮಿ, ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಒಂದೇ ಕಡೆ ದಿನಾಲು ಹೋಗಬೇಕು ಎಂಬ ನಿಯಮವಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಎಲ್ಲವು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನಡೆದಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಕೃಷ್ಣ ಶೆಟ್ಟಿ.—ಮೊನ್ನೆತಾನೆ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಟ್ರಿಬ್ಯೂನಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅವಾರ್ಡ್ ಆಗಿ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಡಿ.ಗೂ ಮಜದೂರರಿಗೂ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನವಾಗಿದೆ ; ಅದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಜಾರಿಗೆ ತರುತ್ತೀರಿ ?

Sri D. DEVARAJ URS.—Sir, we have been considering whether we should accept the award or we should appeal against it.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಚ್. ಲಕ್ಷ್ಮಣಯ್ಯ.—ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಲೋಪ ದೋಷಗಳಿವೆ ಎಂದು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ದೂರುಗಳು ಏನಾದರೂ ಬಂದಿವೆಯೇ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಸ್ವಾಮಿ, ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಲಿಖಿತ ಮೂಲಕ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು. ತೊಂದರೆ ಇದ್ದರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕೂಡಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ತೊಂದರೆ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ.

Sri S. SIVAPPA.—May I draw the attention of the Hon'ble Minister to the item relating to Belgaum Division where income of the said Division in 1960–61 was 28 lakhs, in 1961–62 it was 21 lakhs and in 1962–63 it was 16 lakhs? The Hon'ble Minister was pleased to say that in the matter of Road Transport, North Karnatak area was better organised and that they were getting better income. The figures show that the income is gradually going down year by year.

Sri D. DEVARAJ URS.—I should like to say how the tax-structure has gone up and the cost of operation has also gone up. It is on account of these increases in the levy of taxes, not only motor vehicles tax, but passenger tax and also sales tax and so forth. For instance, during the year 1960–61, the M. V. tax was of the order of 72,71,000, Rs. in 1962-63, it has gone up to Rs. 95,15,000. The Passenger tax during 1960–61 there was nil, during 1961–62, Corporation had to pay Rs. 24 lakhs and we did not correspondingly increase the fair structure during that year, because that came somewhere in the middle of the year. This amount had to be paid out of net profits. During 1962-63 we had to pay Rs.50½ lakhs towards passenger tax. Likewise, municipal tax we are paying four lakhs more and interest on capital which was only Rs. 33 lakhs during 1960-61, has now gone up to Rs. 67 lakhs, during 1962-63. Income tax we did not pay in 1960-61 because it was a Government Department

After it became a Corporation during 1961-62, we are paying nearly 40 lakhs as income-tax. As I already said, all these six items of taxes amount to a figure of Rs. 175 lakhs during 1961-62, and during 1962-63 it has gone up to 262 lakhs. That means there is a sudden increase of 86 lakhs in expenditure.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ನುಬ್ಬರಾಯಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಹೇಳುತ್ತಾ ಹಳೇ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಮುನಾಫಿಟ್ಸ್‌ನ್ಡ್ ರೂಟ್ಸ್ ಇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಹೊಸದಾಗಿ ಆ ರೂಟ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಇತರರಿಗೆ ಬಸ್ ಓಡಿಸಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಇದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಆರ್.ಟಿ.ಸ್. ಅವರು ಕೊಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ, ನಮಗೂ ಅವರಿಗೂ ನೇರವಾದ ಹತೋಟಿ ಇಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಹಿಂದೆಯೇ ಒಂದು ಸಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ನುಬ್ಬರಾಯಪ್ಪ.—ಹತೋಟಿ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಇನ್ನೊಂದುಕಡೆ ಲುಕ್ರಾನಾ ಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಇದನ್ನು ಪ್ಲೆಂಡ್ ಅಪ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲವೇ ಹತೋಟಿಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಒಂದು ಕಡೆ ಹೊಸಬರಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡುವುದು ಇನ್ನೊಂದುಕಡೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಾ ಇರುವುದು ಯಾವ ನ್ಯಾಯ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಅವರ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಕುಂದೂರು ರುದ್ರಪ್ಪ.—ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿರುವಕಡೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂದಾಗ ಅದು ಎಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದೂ ಸಹ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಕ್ಯೂ ನಲ್ಲಿ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗುವುದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತೇ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಅವರದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆ, ಅದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ರೇವಣ್ಣಸಿದ್ದಪ್ಪ.—ಏನಾದರೂ ನ್ಯೂನತೆ ಇದ್ದರೆ ಖುದ್ದಾಗಿ ಆಗಲೇ ಪತ್ರದ ಮುಖೇನವಾಗಲೇ ಬರೆದರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನವರು ಕಾಯುಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ತಿಪಟೂರಿನಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಾ ಇದ್ದ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದುದನ್ನು ಆ ಡಿವಿಜನಲ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಅವರು ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ; ಮತ್ತೆ ಅವರು ಹೋಗಿದ್ದಾರೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದೆ. ಹೋಗಿ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ, ರಿಪೋರ್ಟ್ ತರಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ರೇವಣ್ಣಸಿದ್ದಪ್ಪ.—ತಿಪಟೂರಿನಲ್ಲಿ ನನ್ನಿಂದ ಕಂಪ್ಲೇಂಟ್ ಬಂದಿತ್ತು, ಅವರು ಯಾವತ್ತು ಯಾರನ್ನು ಹೋಗಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದರು ಎಂಬುದನ್ನು ಇನ್ನೊಂದು ವಾರದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಬಲ್ಲರಾ?

ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಅವರು ಹೋಗಿ ಯಾರನ್ನು ನೋಡಿದರು ಎಂಬ ಪಟ್ಟಿ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೆ ದೂರು ಬಂದರೆ ಮಾತ್ರ ಒಬ್ಬರನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡುವ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಿ ಬರೀ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಬದಿಗೊತ್ತಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆಯೇ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಆ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಇಲ್ಲ, ಸ್ಲೋ ಡೌನ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಅಷ್ಟೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಆರ್. ಕೇಶವಮೂರ್ತಿ.—ರೂಟ್‌ಮೈಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್‌ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಅದರಲ್ಲೂ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಹಾಕದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಕೆಲವು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಯಾವಯಾವದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಚಾರ್ಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ರೂಟ್‌ಮೈಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಅವರ ನಲಹೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಧವಾದ ಕಷ್ಟವಿರುತ್ತದೆ. ಅದು ಅವರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ರೂಟ್‌ಪೈಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಖಾಯಂ ಮಾಡಿದರೆ ಅವರು ಅದರಲ್ಲಿ ಪೆಸ್ಟೆಡ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಡೆವಲಪ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಂದರ್ಭ ನಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುವುದರಿಂದ ಅವರನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ವಿ. ಗೌಡ.—ಪೈನೂರಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಜನತಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಗಣೇಶ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಕೆಲವು ಬಸ್‌ಗಳವರು ಮೂರೂವರೆ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಮೂರು ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಗೆ ತಂದು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡದೆ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಇದು ಒಂದು ಅನಮಾಧಾನ ಇದೆಯಲ್ಲವೇ?

Sri D. DEVARAJ URS.—Supposing they take less, how can I help it?

Sri G. V. GOWDA.—Good buses are not put on that particular route between Mysore and Bangalore.

Sri D. DEVARAJ URS.—They may be charging less. They may be earning in some other way.

ಶ್ರೀ ಗಂಗಾಧರ ನಾಮೋಷಿ.—ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ವಿಜಾಪುರ, ಬೆಳಗಾಂನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ರೂಟ್ಸಿನಲ್ಲೂ 12—16 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ರಾತ್ರಿ ಹೊತ್ತು ನೈಟ್ ಹಾಲ್ಟ್ ಮಾಡಲು ಸೌಲಭ್ಯ ಇಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ರೇಟರ್ ಮಿನಿಸ್ಟರೂ ಇದ್ದೀರಿ ಹೌಸಿಂಗ್ ಮಿನಿಸ್ಟರೂ ಇದ್ದೀರಿ ಅವರಿಗೆ ಏನಾದರೂ ಇಷ್ಟು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಎಂದು ಹಣ ತೆಗೆದಿಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ನಂಜೇಗೌಡ.—ಮುನಿಸಿಪಲ್ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಇತರರಿಗೂ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಅವರು ಕಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರುಗಳನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದರಿಂದ ನಿಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅದು ಒಂದು ಕಾರಣವಲ್ಲವೇ?

Sri D. DEVARAJ URS.—That is also there.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ದೇವಯ್ಯ.—ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಎಷ್ಟು ದಿವಸ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರನ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತದೆ, ಸ್ವಾಮಿ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಎಷ್ಟು ದಿವಸ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅಷ್ಟು ದಿವಸ ಇರುತ್ತದೆ.

1-00 P.M.

Allotment of Sugar to Kunigal Taluk after the promulgation of the Sugar Control Order.

*Q.—751. Sri N. HUCHMASTHY GOWDA (Chandrashekarapur).—

Will the Government be pleased to state:—

(a) the number of bags of sugar allotted to Kunigal Taluk, after the promulgation of the Sugar Control Order.

(b) the number of persons to whom sugar was supplied and the number of bags of sugar so supplied to them at each time as and when sugar was allotted to the said Taluk ;

(c) out of them, the number of persons who were dealing in sugar even before the promulgation of Sugar Control Order ?

A.— Sri M. V. KRISHNAPPA (Minister for Revenue).—

(a) Eight hundred and fifty bags have been allotted to Kunigal Taluk up to the 15th August 1963.